SUOMEN SATAMALIITTO RY

 LAUSUNTO 13.10.2017

Liikenne- ja viestintäministeriö

Parlamentaarinen liikenneverkon rahoitusta arvioiva työryhmä

**Asia: Sidosryhmäkuuleminen perusväylänpidosta, korjausvelasta ja rahoitusmalleista**

**Viite: Kirje 11.9.2017**

Satamien kyky tuottaa lisäarvoa teollisille asiakkailleen nojaa pitkälti infrastruktuurin kehittämiseen sataman alueella, vesiväylien jatkuvaan kehittämiseen sekä kunkin sataman sijainnin mahdollistamiin takamaayhteyksiin eri puolilla valtakuntaa. Nykyisin yhtiömuotoisina toimivat Suomen satamayhtiöt vastaavat omistamansa tai hallitsemansa alueen infrastruktuurin kehittämisen rahoituksesta ja satamat odottavat valtion kykenevän vastaamaan valtion väylien osuudesta täysipainoisesti.

Edellä kuvatuista lähtökohdista satamien näkökulma valtion liikenneverkon rahoittamiskykyyn on teollisuuden toimintaedellytyksistä huolehtimisen ohella toisen investointivetoisen, mutta markkinaehtoisesti toimivan, toimialan näkökulma kehittää infrastruktuuria ja kuljetusketjuja pitkäjänteisesti ja ennustettavasti.

Lausunnossaan Suomen Satamaliitto haluaa nostaa esille seuraavaa:

***Liikennejärjestelmän suunnittelu ja satamat***

Satamat arvostavat valtion väyläinvestointien suunnittelun ja toteuttamisen pitkäjänteisyyttä ja ennustettavuutta. Esimerkiksi 10 – 12 vuoden mittainen liikennejärjestelmän kokonaissuunnitteluajanjakso lisäisi sekä ennustettavuutta että parantaisi ja tehostaisi investointien valmistelun ja toteuttamisen aikatauluja.

Satamissa on kokemusta useiden liikennemuotojen yhdistämisestä ja niihin liittyvien infrastruktuuri-investointien yhteensovittamisesta. Satamien infrastruktuurin investointikokonaisuuksissa yhdistyvät usein yksityisen kaupallisen toimijan (satamayhtiön), kunnan (maapuolen väyläinvestoinnit) ja valtion rahoitusten yhdistäminen. Investointivetoisena toimialana satamat näkevät lähtökohtaisesti kannatettavana sellaiset infrainvestointien rahoitusmallit, joissa valtio voisi omalta osaltaan nykyistä kehys- ja budjettimekanismia joustavammin osallistua investointipartnerina väylien ja kokonaisten kuljetusketjujen kehittämiseen.

Liikenneverkon suunnittelussa on perusteltua jatkossakin huomioida elinkeinoelämän, viennin ja tuonnin kannalta keskeisen teollisuuden tarpeet sekä huoltovarmuuden toteutumisen näkökulmat.

Raiteiden ja meriväylien investoinnit tulee pitää edelleen valtakunnallisessa suunnittelussa.

Valmisteilla olevan maakuntauudistuksen toteutuessa satamien toiminnan edellytyksien kannalta satamien takamaayhteydet ja niiden maakuntakohtainen kehittäminen on ehdottoman tärkeä suunnitella ja toteuttaa jäntevässä yhteydessä valtion johdolla tapahtuvan suunnittelun kanssa. Yksittäisen maakunnan/ laajemman yhteistoiminta-alueen liikennejärjestelmäsuunnittelu tulee koordinoida valtakunnallisten suunnitelmien kanssa.

***Väylä- ja satamaverkko***

Suomen yleiset satamat on kategorisoitu EU:n sisämarkkinoilla TEN-T (Trans-European Network Transport) verkossa ns. ydinsatamiin (Suomessa neljä kappaletta) ja kattavan verkon satamiin (12 kpl).

EU:n liikenneverkkoa kehitetään tällä hetkellä kasvukäytävittäin. Tämä tarkoittaa, että EU:n yhteistä rahoitusta on priorisoitu kohdentumaan vain määriteltyihin kasvukäytäviin kuuluviin ydinverkkoihin (ja ydinsatamiin). Suomi kuuluu kahteen kasvukäytävään (Skandinavia – Välimeri -käytävä sekä Itämeri – Pohjanmeri -käytävä).

Suomen Satamaliitto näkee tarpeelliseksi sen, että verkkoa seuraavan kerran tarkasteltaessa Suomen valtio tavoittelisi liikenteen kasvukäytävän jatkamista pohjoiseen Suomeen (Helsingistä Tornion ja Haaparannan kautta Tukholmaan) sekä yhden pohjoisen ydinsataman määrittelyä. Tällä luodaan edellytyksiä tulevaisuuteen luotaavien pohjoisten väyläreittien kehittämiseksi. Tavoitteella on kansallisten intressien ohella selkeä EU-tason tavoite kattaa liikenteen kasvukäytävillä unionin pohjoisosia vastaavalla tavalla eteläisten alueiden kanssa. Kyse on unionialueen saavutettavuudesta sen eri reuna-alueilla.

Lisäksi Suomen kaltaisen harvaan asutun, mutta elinkeinojen ja teollisen toiminnan kannalta laajasti katetun maan näkökulmasta on tärkeää, että ydinverkkojen ohella ns. kattava verkosto (liikenneverkko ja saapumisväylät satamiin) pidetään hyväkuntoisena ja liikenteen sujuvuuden edellyttämällä tavalla kehitettynä.

***Satamien vesiväyläinvestoinnit***

Satamaosakeyhtiöt investoivat omistamansa/hallinnoimansa satama-alueen investoinnit viime kädessä omilla asiakastuloillaan. Satamia koskevat EU:n kilpailuoikeuden säännökset, valtiontukimääräykset sekä vuonna 2017 päätetty satamien valtiontukisäännösten ryhmäpoikkeusasetus (GBER). Satamayhtiöt asettuvat kilpailuoikeudellisissa velvoitteissaan julkista (kansallista) rahoitusta vastaanottaessaan samaan asemaan minkä tahansa muun yritystoiminnan kanssa.

Satamayhtiöiden ja valtion yhteistyö on välttämätöntä, kun satamien kulkuväylien investointeja suunnitellaan ja toteutetaan. Valtio on näihin päiviin saakka vastannut omalta osaltaan meriväylän syventämisen ja ruoppauksen kuluista samalla kun satamayhtiö vastaa oman alueensa vastaavista investoinneista ja toimenpiteiden kuluista.

**Suomen Satamaliitto edellyttää, että pitkään jatkunut, selkeä ja ennustettava työnjako valtion ja satamien kesken on voimassa jatkossakin: valtion tulee vastata omalta osaltaan (vesi)väyläinvestoinneista ja satamayhtiö vastaa hallinnoimansa alueen vesiväyläinvestoinneista.** Meri- ja sisävesiväylät ovat luonteensa vuoksi lukumääräisesti vähäisemmät kuin vuotuiset raide- ja maantieinvestoinnit. Vesiväyläinvestointien taloudellinen merkitys Suomen vientiteollisuudelle on kuitenkin merkittävä. Investoinnin kustannus-hyöty –suhde on vesiväyläinvestoinneissa tyypillisesti hyvin kilpailukykyinen hankkeita priorisoitaessa.

Suomen satamilla (satamanpitäjät ja satamaoperaattorit yhdessä) on investointisuunnitelmia vuosittain noin 120 miljoonan euron keskiarvon verran lähivuosien aikana (Liikenneviraston julkaisu 9/2016 satamien investointisuunnitelmista vuosina 2016-2020). Satamien investoinnit ovat välttämättömiä, jotta satamat voivat palvella teollisia ja kuluttaja-asiakasryhmiään esimerkiksi laivakoon kasvun vuoksi.

Digitalisaatio, automaatio ja robotisaatio lisäävät merikuljetusten ja satamatoimintojen tehokkuutta, ympäristöystävällisyyttä ja satamaturvallisuutta. Tavaraliikenteen digitalisointi tehostaa kuljetusketjuja ja tehostaa infran käyttöä. Samanaikaisesti vallitseva trendi yksikkökuljetusten kasvamisessa väistämättä keskittää tavaravirtoja myös Suomessa. Digitalisointi ei kuitenkaan poista sitä tosiasiaa, että tavaravirrat edellyttävät väylien jatkuvaa kunnossapitoa ja kehittämistä kaikkialla Suomessa.

***Jäänmurron palveluiden saatavuus ja rahoitus***

Vastattaessa liikenteen päästövähennystavoitteisiin, vesikuljetusten suhteellinen etu ympäristöystävällisenä kuljetusmuotona korostuu.

Suomea ympäröivä merialue jäätyy joka talvi. Jäänmurron palvelumarkkinoita ei kuitenkaan ole Euroopan taikka maailmanlaajuisesti, joten palvelumarkkinana jäänmurron palvelut Suomessa eivät ole edes lähtökohdiltaan markkinaehtoisesti toimiva palvelu. Luonteensa vuoksi sitä on pikemminkin pidettävä ns. peruspalveluna, jonka valtio tarjoaa Suomeen saapuville aluksille ja Suomesta lähteville aluksille sekä näiden rahdille. Jäänmurron palvelun ns. peruspalveluluonnetta tukevat myös huoltovarmuusnäkökohdat. Jäänmurron palvelu on nykysäännösten mukaan saatavilla kaikille sitä tarvitseville erikseen määriteltyjen menettelyjen mukaisesti.

Jäänmurron palvelun saatavuuden välttämättömyys ja palvelumarkkinan epätäydellisyys ovat syitä, minkä vuoksi olisi perusteltua siirtää jäänmurron palvelun järjestäminen katettavaksi valtion budjetin yleiskatteellisena kuluna. Tällä tavoin irrotettaisiin jäänmurron palvelun vuotuinen kustannus merenkulun väylämaksutulolla kattamisesta. Palvelu katettaisiin ”peruspalvelulle” tyypilliseen tapaan yleiskatteellisesti valtion verovaroin. Vuotuinen kustannusvaikutus on 40-50 miljoonaa euroa.

Tällä hetkellä merenkulun väylämaksu on määräaikaisesti ns. puolitettu, jotta merikuljetuksista riippuvainen vientiteollisuus säilyttää kustannuskilpailukykynsä kuljetuksissa päämarkkinoille. Väylämaksutulolla on perinteisesti katettu sekä jäänmurron palvelu että vesiväylien kunnossapito ja kehittäminen. Jäänmurron palvelu ja vesiväylien investoinnit ovat luonteeltaan (ja rahoitusmahdollisuuksiltaan) hyvin erilaiset, joten näiden eriyttäminen (valtion näkökulmasta) eri tavoin kustannettavaksi, olisi monella tapaa järkevää.

Yhteistyö Ruotsin jäänmurron palveluiden tuottamisen kanssa on edelleen tärkeää. Erityisesti Perämeren alue on ”oma jäänmurron markkina-alueensa”, jossa saumaton yhteistyö Ruotsin murtajakaluston kanssa on toiminut hyvin. Yhteistyön tiivistäminen Ruotsin kanssa myös murtajakaluston investoinneissa on ehdottomasti tarkastelemisen arvoista.

Lopuksi lienee syytä todeta olemassa oleva käytännön peruslähtökohta, jonka mukaan valtion jäänmurtajapalvelua tarjoavat murtajat avustavat ja murtavat valtion vesiväylillä, ja satamayhtiöt vastaavat murrosta (pienillä murtajilla/hinaajilla) oman vesialueensa ja satama-altaan osalta. Jäänmurtopalvelusta aiheutuvista kustannuksista valtaosa, noin 2/3 syntyy etelästä pohjoiseen auki pidettävän ”pääväylän” aukipitämisestä ja avustamisesta, Pääväylältä satamien hallinnoiman alueen rajalle avustamisen osuus on avustettavaa satamaa (noin 23-25 satamaa) kohden marginaalinen.

SUOMEN SATAMALIITTO RY

Annaleena Mäkilä

*Suomen Satamaliitto ry edustaa Suomessa toimivia yleisiä ja teollisuussatamia, sisävesi- ja merisatamia. Satamanpitämistä edustavan toimialaliiton jäsenkunta vastaa noin 90 %:sti Suomen tavara- ja matkustajaliikenteestä satamissa.*

*Suomen satamien kautta kuljetetaan kokonaisuudessaan Suomen ulkomaan kaupan viennistä ja tuonnista yli 80 prosenttia. Suomalaisen vientiteollisuuden toimintaedellytysten kannalta kustannustehokkaasti toimivat satamat ovat keskeinen kilpailukykytekijä.*

*Yhtiömuotoisia (yleisiä) satamia toimii manner-Suomen alueella 23 kpl.*